

業 務 速 報

NO. 1391
2024. 9. 18
J R 東海労働組合
発行 淵上 利和
編集 斉藤 孝紀

経営破綻させないためにリニア建設は中止せよ！

2024年度労働協約改訂及び労働条件改善第6回団体交渉

本部は9月10日、2024年度労働協約改訂及び労働条件改善の第6回団体交渉を開催しました。今団交では、制服着用の問題、社員EXにおける行程増加、新幹線開業60周年記念の一時金支給、リニアなどについて議論しました。組合からの要求に対しては、全てにおいて改善のための前向きな回答はされず、対立で終了しました。今団体交渉を以て、要求事項の議論は終了しました。

以下、主な議論内容です。

診断書の費用は会社が負担せよ！

組合：会社が必要としているものだから、会社が費用については負担せよ。

会社：本人が証明すべきものであるので、本人が負担するものと考えている。

組合：証明が必要なことは、会社が前提である。

会社：会社が判断するものであり、証明する材料は社員が負担するものと考えている。

組合：会社が判断するために証明するもの。診断書や非課税証明の費用は会社が負担するものである。

会社：社員側に証明する責務があるので、社員負担としている。

組合：会社が判断材料とするならば、会社が負担せよ。

会社：意見の相違である。

組合：会社が対立を認めているが、対立を確認する。

個人の判断で制帽の脱着を認めろ！

組合：貸与された制服について、特に乗務員の制帽について、J R 西日本は脱帽を認めている。非現業もクールビズでノーネクタイとしているのだから、制帽の脱帽を個人の判断とせよ。

会社：他社の状況は把握している。当社は制服着用が前提である。制服については、環境に対応した素材としているので、着帽していても快適に業務遂

行できると考えている。

組合：制帽については環境には正反対である。冬場でも暑い。空気が抜けないために着帽していて汗をかいてしまう。

会社：冬場は暖かくていいのではないか。

組合：頭は常に冷やさなければならない。冬でも汗が流れてくるほどである。

会社：制帽の中に汗取り用の紙を入れている。

組合：紙を入れることは汗をかく証拠である。通気性のいい物に変更せよ。

会社：夏用は通気性はいいのではないか。

組合：夏用も通気性は良くない。頭の温もりは必要ない。汗をかくことは不衛生である。

会社：ベストを認めたように、今後一切やらないとは言えない。制帽をを着用して熱中症にはならない。

組合：熱中症になる。

会社：現時点では脱帽は考えていない。気候変動などを踏まえて、適切に制帽に限らず、制服のあり方は検討していくかもしれない。

組合：制帽着用は日本だけである。外国は制服を通り越して私服である。

会社：制服は安心感を与えるものである。

組合：着用せよと言うが、個人差もあり本人の判断で充分である。社員をがんじがらめに縛りつけるな。

会社：制服なので本人の判断ではいけない面もある。制服変更は気候変動等考慮して変更することもあるかもしれない。

組合：非現業もノーネクタイなのだから脱帽を認めろ。

会社：車両系統はヘルメット着用を義務づけている。

組合：保護具の意味合いから着用している。保護具としての機能を考えれば必要性があるが、乗務員は必要性は感じられない。見栄えだけである。車内で着用は暑苦しい。J R C P も脱帽を決めた。制帽を廃止すれば経費節減にもなる。

会社：意見は承る・

組合：対立を確認する。

職務乗車証で自動改札を

通過できるように改修せよ！

組合：松阪・津駅、いわゆる近鉄との競合駅でE X職務乗車証で、今だ有人改札を通らなければならない状況で、去年も同じ要求だったが、改善されていない。調査はしたのか。

会社：現状は認識している。社員のためだけに設備投資をするとはならない。今後T O I C Aエリアの拡大に伴って改良することになる。現時点では難しい。

組合：T O I C Aエリアの拡大となれば改良するとなるのか。

会社：そのようになると思うが、近鉄との協議も必要となる。今はT O I C A
エリア外なので職務乗車証で通過できる改札に改修する考えはない。

組合：対立を確認する。

社員EXを200行程に倍増せよ！

組合：社員EXを200行程にせよ。

会社：100行程で充分と考えているので変更する考えはない。

組合：組合は充分でないと考えている。

会社：充分である。

組合：200行程にすれば、単身赴任者も便利になる。

会社：単身赴任者用は別にあるので問題はない。充分である。

組合：足らないと感じている社員もいる。200行程にしても余ればそれでいい。

会社：税制上のことも出てくるのではないか。職務乗車証もしかりだけでも税金の対象となる。不必要に増やすとは考えない。

組合：足りない社員のために200行程にせよ。200行程にすると会社経費がかかるのか。

会社：単身赴任者用は税金対象となるので、一般社員用は100行程が妥当である。

組合：対立。

家族用乗車券を乗降駅から下車駅とせよ！

組合：新幹線と在来線を利用する場合、乗車駅から降車駅まで一括で乗車券を購入できるシステムに変更せよ。

会社：新幹線は窓口に行かずとも購入できるシステムなので便利になった。システム上の都合でできない。新幹線利用は便利になったことを理解した上で、現状で対処されたい。

組合：利用する人は不便を感じている。煩雑である。不正を生む可能性もある。何故システムを変更することはできないのか。

会社：社員の福利厚生のためだけに、いたずらに変更しない。当社のシステムに従って利用してほしい。

組合：システム改修しないということで、対立を確認する。

通信障害時におけるEX不具合時は保証しろ！

組合：通信障害時にEXが使用できなかった場合、全額負担した場合、領収書により半額を支給とするシステムにせよ。

会社：頻繁に通信障害はない。

組合：めったにないが、発生することは充分考えられる。発生した場合2～3日復帰しないこともある。当社の業務用携帯のグループ通話は、しょっちゅう繋がらないことが発生している。

会社：携帯会社のサーバシステムダウンもあるし、E Xのサーバのダウンも考えられるが、後日半額を支給する考えはない。

組合：対立。

新幹線開業60周年記念の一時金支給せよ！

組合：新幹線開業60周年記念に利用する旅客に対して、感謝の気持ちを込めて各種イベントが企画されているが、社員に対して感謝の気持ちを込めて、一人一律10万円を支給せよ。

会社：日頃から社員に対しては感謝の気持ちを込めて、その苦勞に報いるために、様々な労働条件の改善をはかっている。60周年に限らず、様々な機会をとらえてやっている。60周年にあたってはお客様があってこそその感謝の気持ちを込めている。社員に対しては取り立ててするものではない。

組合：支給されれば、目に見えるものだから、会社に感謝することとなる。社員にも60周年ありがたいの気持ちを示せ。

会社：60周年は毎年毎年の積み重ねであると考えているので、様々な機会を捉えて社員に還元している。

組合：支給しないことを確認して対立。

経営破綻が目に見えているリニア建設を中止せよ！

組合：リニア建設を中止せよ。の要求根拠は資金調達を全く明らかにしていない。

会社：返済計画は明らかにしている。

組合：財政投融资の返済は2046年から始まる。建設費は3兆円で足りないのだから、あとの建設費用の資金調達を明らかにしていない。

会社：団交委員に心配して貰わなくても大丈夫である。

組合：3兆円以外の資金調達をどうするのか。

会社：中央新幹線の開業されていない中で、事業をしっかりと行って、そのキャッシュフロー等を使いながら収益を上げながら経営体力をつけて建設を進める。不足の部分は資金調達をしていく。財政投融资を活用し、マーケットからも調達する場合もある。基本的な考え方としては、今の本業で利益を継続していったって中央新幹線建設に充てる考え方である。

組合：資金調達について具体的なものが見えない。それから何年度から返済していくというような細かい部分を教えてほしい。

会社：必要なものはHPを見てほしい。契約状況もしっかり出ており、その都度社債を発行した時はHPに公表している。

組合：現在の時点で、将来的にどうなるかを知りたい。

会社：本業で生み出されたキャッシュフローを使っていく。

組合：3兆円の財政投融资を使用し、あと1.4兆円残っているが、使い切った後の建設費をどうするのかを聞いている。建設費7.04兆円かかるが、残り4.04兆円の資金調達をどうするのかという質問である。

会社：本業の利益で賄う部分と、不足する部分について、どこからは現時点言えないが、市場からの調達や社債を発行することになる。調達ができなることは現時点考えていない。

組合：全体的にあと債務があるのか、今後どの程度規模の社債の発行があるのか。債務がどんどん増加する。長期的に考えて首をかしげてしまう。今は現金が入ってきているからいいが、大災害やコロナ的再来が来たら大きな減収になる。

会社：コロナ等の不測の事態は起こりうると考えていて、自己資金で健全経営と安定配当を大前提として進めるものである。仮に7.04兆円を試算した時と異なる要件が出てきた場合は、工事のペース調整するなどして、経営体力の回復を待って工事を進める。今は利益が上がっているので、工事のペースを遅らせることではない。あくまでも健全経営と安定配当をしていく。

組合：2034年開業に変更した。

会社：2027年以降の開業となっている。今だ静岡工区は着工できていない。10年の工事計画なので、2037年となる。工事について自然が相手なので全てが順調にいくとは考えていない。安全に地域の連携をしっかりと作りながら行っていく。

組合：名古屋～大阪の地方自治の長は声を上げている。2034年は遠い将来であり、現実的ではない。計画通りに行かないのが世の中の常である。上越新幹線のトンネルを3回掘り直した。3回目でトンネルはできたが、今も速度制限で運用されている。リニア建設について南アルプスは初工事である。厳しい工事になるし、どんどん遅れが生じると考えるし、今の労働条件の低下や賃下げがあると不安を考えるのが自然である。リニアが開業したら今の利益が倍になるのならいいが、リニアを動かすために電力が新幹線の2～3倍必要となる。ましてや人口が減少する中で収益が増えるのかと考えてしまう。、未来を描けるかということである。

会社：このまま新幹線の一本足打法でいいのか。経年劣化や輸送もかなり逼迫している状況であるとか、大規模災害によりバイパスの寸断を考えた時に2重化が必要である。リニア開業で収益が2倍になるとは考えていない。2重にしてしっかりと経営の安定性を高めていくことが、将来安心して働いて貰えるものと考えている。

組合：東南海地震のエリアにリニアの路線もしっかりと入っているので、2重系の意味は成さない。

会社：大深度地下に作るものなので、地震の影響は軽減されることになる。有識者からも言われていることである。

組合：では山岳トンネルはどうか。

会社：よく分からない。

組合：震源エリアにしっかり入っている。

会社：仮定の話はできない。

組合：3重系で言えば、北陸新幹線がある。

組合：瑞浪市の水位低下や残土の有害物質問題について、一つ一つ回答されていない。一括回答は不親切である。

会社：協約に関わる議論であるし、細かいことを答えることはこの場はできない。HPを見てほしい。確実な情報が得られる。

組合：HPに出ていない。専門の社員に聞けばいい。

会社：工事の細部については答えることはできない。

組合：工事による事象について、組合も把握しとく必要もあり、社員の労働条件に関わることであるから協約改訂に関与する問題である。

会社：不測の事態になっても、社員の労働条件は変わることはない。労働条件に直接関わる問題ではない。

組合：社員は屋台骨が揺らぐのではないかという不安がある。高速道路の陥没問題で相当資金がいるようになっている。

会社：専門的な議論はここではできない。有識者等の専門家に判断してもらっている。ここで議論できない。労働組合と協議して工事方法を決めることではない。

組合：組合は水位低下・残土の有害物質等の問題について、現状や対策が確認できればよい。

会社：専門的な工事の進捗状況はHPで公表している。

組合：組合からのリニア工事の問題の要求に対して、関係部署に問い合わせたのか。

会社：ある程度は問い合わせたが、どこまで議論するのかのレベルである。

組合：問い合わせたのであれば個別に回答をせよ。

会社：4項の回答の通りである。これ以上は言えない。

組合：進捗状況ではなく、工事に関して問題の解答を得たいだけである。

会社：大丈夫かと言え、専門家を介して大丈夫としか言えない。シートの問題も大丈夫と言われている。

組合：シートの寿命は何年かと聞いている。

会社：仮定の話は細かすぎて分からないが、専門家から大丈夫と聞いている。

組合：ウラン等の放射性物質が出た時はどう答えるのか。

会社：行政と相談しながらやっていくとしか言いようがない。

組合：出た場合は工事はストップ、ルート変更もしなければならない。

会社：タラレバな話である。専門家に相談して安全に進める。

組合：色々な問題が存在あるいは懸念があるから、リニア建設は止めろとなる。
会社：有識者・専門家・行政・国などとしつかりと相談しながら、専門的・科学的な根拠に基づいて、調査やモニタリングの結果を見ながら、慎重に工事を進めていく。仮に問題が発生した場合には、その都度立ち止まって専門家や有識者と相談しながら工事の継続を検討する。同時に地域住民の方にもにも説明していく。

組合：これからももっともっと問題が発生するし、毎年3,000億円の投資は止めるべきである。このままいけば将来取り返しのつかない状況が生まれる。

会社：心配やリスクもあると思うが、新幹線の経年劣化に備えて、経営の安定性を高めることが重要である。工事の安全・環境の保全・地域の連携をはかってやっていく。

組合：名古屋～大阪のアセス状況はどうなっているのか。

会社：今は全力で名古屋開業を目指している状況である。名古屋以西は名古屋開業の目途が立ってから行うことになる。

組合：マスコミで三重の駅予定地が出ていた。

会社：ある程度ルートの範囲内でやっている。準備の準備みたいなものである。アセス着手をしている段階ではない。

組合：瑞浪市大湫町の水位低下に対しての対策はどうなっているのか。

会社：新たな井戸を掘ることを決定し、話をしていく。水道に切り換えてもらう。

組合：上水道の切り替えに、永遠に補償していくのか。

会社：井戸を掘っていく。

組合：それにも補償費用は必要になる。また、昨日御嵩町で残土から六価クロム物質が検出された問題で地域説明会が開催されたが、住民は不安に思っている。

組合：色々な問題が次から次と発生し、社員は不安になる。会社は健全経営・安定配当と言うが、この先どんなことがあっても社員の労働条件低下や賃下げをしないと約束してくれたならば安心する。

会社：今は健全経営・安定配当を堅持しつつやっていく。経営破綻に陥りそうになったり、賃下げを行うことは考えていない。

組合：絶対にないとは言えない。

会社：キリがない。絶対にないことは分からない。リニアの工事に関しては何かあっても立ち止まってやっていく。リニアは自前でやるものだから経営体力をつけて、その体力に合わせて工事を進めて行くことになる。

組合：リニアが開業して、新幹線から6割の旅客が流れると試算されている。

会社：その当時の試算されたものである。

組合：新幹線は6割減収となる。

会社：静岡停車が増える。ひかり・こだまが多くなり旅客が増えるのではない

か。

組合：静岡の残土置き場の燕沢の地下に活断層の存在が明らかにされた。

会社：個別の話になってくるので、この場では議論しない。

組合：活断層イコール構造線をリニアが突っ切るから大変危険である。

組合：アセスの話に戻るが、3兆円の財政投融资は大阪開業を早めるために、融資されたものであり、アセスがまだできていないことは矛盾することになる。

会社：当初大阪開業は名古屋開業後、8年間経営体力をつける期間と設けたが、政府が8年間を前倒しするため3兆円の融資を受けた。

組合：スライドさせたイメージなのか。

会社：そうである。

組合：不十分な議論であった。再申し入れにもリニアに関することを入れるので、専門部署に問いかけ、より具体的回答をせよ。

乗務員勤務制度で議事録内容を履行せよ！

組合：乗務員の一勤務の制限について、2024年4月は16時間超える臨行路は30本もある。17時間超える行路は8本もあった。5月は16時間超える行路は47本、17時間超える行路は8本、最大長い労働時間は17時間36分、拘束時間が長い行路は約26時間30分がある。6月は16時間超える行路は28本、17時間超える行路は7本あった。例えば新大阪でA・B回しにすれば17時間を超えるものは克服できる。しかし、勤務制限は16Hが限度である。議事録で行路作成上やも得ない場合となっている。前提が間違っている。問題は鳥飼の入庫がある行路が17時間を超えている。睡眠時間が短いから16時間を基本として行路作成しないと、乗務員の身体がもたない。睡眠時間は5時間、勤務は議事録がある以上16時間を超えては駄目である。食事時間だって40分切るものが交番でも予備でもある。身体がもたない。危機感はないのか。新幹線鉄道事業本部は当たり前と思っている。

台風10号での問題点を教訓化せよ！

組合：台風10号でひかりで名古屋で抑止になり、300分の遅れで上りで発車し、三河安城手前、開通待ちで448分遅れで三河安城駅に到着した。代替乗務員がきたのは名古屋からカウントすると16時間38分後だった。指令は「パン下げして電車を降りろ」と指示がきたが、三河安城駅は留置駅ではないので当該乗務員は拒否をした。言いたいことは16時間38分も電車に押し込めていいのかということである。安全配慮義務はどうなっているのか。

会社：その状況は分からない所もあるが、在来も含めて苦勞したしたと思っているし、適切に対応していたと思っている。個別の対応は分からないが、計画運休がどんどんずれてきて、予測が難しかったという所は理解して貰

いたい。オペレーションも具体的に難しかったことも理解して貰いたい。

組合：理解できない。対策会議がどういう構成でできているのか。

会社：大変なこともあったと思うが、よそくが難しかった。

組合：乗務員は線状降水帯を把握して走行している。

会社：遠くに台風１０号がいても、静岡で線状降水帯が発生したこともあった。なかなか見通せなかった。

組合：１６時間３８分も放置したのかが問題である。

組合：２泊３日の乗務員が多く存在した。「北陸新幹線で乗務員を返せ」と進言したが、判断が遅れにより、結果２泊３日となり結局北陸新幹線で返させた。判断が遅い。

組合：２７日から４日まで働き続けた乗務員がいた。休みを請求したが、聞いて貰えなかった事象があった。乗務員への配慮義務がないのかと言いたい。

組合：ママさん行路で当日２８Ａで掛川で止められ、指導検知式で浜松駅まで運行した。この日、何故乗せたのか。条件を配慮すべきである。

組合：勤務の取り扱いで出勤したが、止まっていたため、５分後退出点呼の事象とか、１分で超勤で帰れの事象があり、決断の鈍さが露呈した。

会社：苦労は聞いている。一発でよりよいものができたかという予測は難しかった。

組合：対策本部の構成はどうか。

会社：新幹線鉄道事業本部のみとなっている。

組合：本部も入るべきである。

会社：りっぱな事業本部長がいる。

組合：今回の話は地方でもやるが、対応はお粗末である。今回の台風１０号での問題点を教訓化せよ。

以 上